

EPO AD 2.1	WSKAŹNIK LOKALIZACJI LOTNISKA I NAZWA	AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME
<b>EPPO - POZNAŃ/Ławica</b>		

EPO AD 2.2	DANE GEOGRAFICZNE I ADMINISTRACYJNE LOTNISKA	AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA
------------	--	--

1.	<b>ARP - współrzędne WGS-84 i lokalizacja</b> 52°25'16"N 016°49'35"E - Linia centralna RWY, 1055 m od THR 28.	<b>ARP - WGS-84 coordinates and site at AD</b> 52°25'16"N 016°49'35"E - Centre line of RWY, 1055 m from THR 28.
2.	<b>Odległość, kierunek od miasta</b> 5 km (2,7 NM), BRG 288° GEO.	<b>Direction and distance from city</b> 5 km (2,7 NM), BRG 288° GEO.
3.	<b>Wzniesienie lotniska/Temperatura odniesienia</b> 308 ft/26.3°C	<b>Elevation/Reference temperature</b> 308 ft/26.3°C
4.	<b>Undulacja geoidy w miejscu pomiaru wzniesienia lotniska</b> 115 ft	<b>Geoid undulation at AD ELEV PSN</b> 115 ft
5.	<b>Deklinacja magnetyczna i jej roczna poprawka</b> 4°E (2013)/ 8'E	<b>MAG VAR/Annual change</b> 4°E (2013)/ 8'E
6.	<b>Zarządzający lotniskiem, adres, telefon, faks, teleks, AFS</b> Port Lotniczy POZNAŃ/Ławica Sp. z o.o. Port Lotniczy Poznań/Ławica ul. Bukowska 285 61-189 Poznań SITA: POZBCXH www.airport-poznan.com.pl	<b>AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS</b> Port Lotniczy POZNAŃ/Ławica Ltd. Port Lotniczy Poznań/Ławica ul. Bukowska 285 61-189 Poznań SITA: POZBCXH www.airport-poznan.com.pl
7.	<b>Dozwolony ruch lotniczy (IFR/VFR)</b> IFR/VFR	<b>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</b> IFR/VFR
8.	<b>Uwagi</b> TWR: +48-61-847-2337 (telefaks) ARO: +48-22-574-7173 +48-22-574-7188 (faks) Port: +48-61-847-4909 (faks) +48-61-849-2000 Dyżurny operacyjny portu: +48-61-849-2253 +48-61-847-3169 (faks) Straż Graniczna: +48-61-861-1300 +48-61-861-1305 (faks) Urząd Celny: +48-61-862-3808 +48-61-849-2128 +48-61-862-3820 (faks)	<b>Remarks</b> TWR: +48-61-847-2337 (telefax) ARO: +48-22-574-7173 +48-22-574-7188 (fax) Airport: +48-61-847-4909 (fax) +48-61-849-2000 Airport duty officer: +48-61-849-2253 +48-61-847-3169 (fax) Border Guard: +48-61-861-1300 +48-61-861-1305 (fax) Customs Officer: +48-61-862-3808 +48-61-849-2128 +48-61-862-3820 (fax)

EPO AD 2.3	GODZINY PRACY	OPERATIONAL HOURS
------------	---------------	-------------------

1.	<b>Zarządzający lotniskiem</b> H24 W pewnych przedziałach czasu lotnisko może być niedostępne dla ruchu lotniczego. Szczegółowe informacje na temat ograniczeń są zawarte w punktach 2.21.4 oraz 2.23.1.	<b>Aerodrome Administration</b> H24 In some periods of time the aerodrome may be unavailable for air traffic. See points 2.21.4 and 2.23.1 for details concerning restrictions.
2.	<b>Służby celne i paszportowe</b> H24	<b>Customs and immigration</b> H24
3.	<b>Służby medyczne i sanitarne</b> H24	<b>Health and sanitation</b> H24
4.	<b>Służba Informacji Lotniczej</b> H24 W zakresie usług świadczonych przez Biuro Odpraw Załóg.	<b>AIS</b> H24 In the scope of services provided by ARO.
5.	<b>Biuro Odpraw Załóg</b> H24	<b>ATS Reporting Office (ARO)</b> H24
6.	<b>Biuro Meteorologiczne</b> H24	<b>MET Office</b> H24
7.	<b>Służby Ruchu Lotniczego</b> H24	<b>ATS</b> H24
8.	<b>Tankowanie</b> H24	<b>Fuelling</b> H24
9.	<b>Obsługa</b> H24	<b>Handling</b> H24
10.	<b>Ochrona</b> H24	<b>Security</b> H24

11.	<b>Odladanie</b> H24	<b>De-icing</b> H24
12.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

<b>EPPO AD 2.4</b>	<b>SŁUŻBY I URZĄDZENIA HANDLINGOWE</b>	<b>HANDLING SERVICES AND FACILITIES</b>
--------------------	--	---

1.	<b>Środki załadownicze</b> podnośnik widłowy samojedźny (1,4 t), wózki bagażowe (1,5 t), przyczepy do wózków bagażowych, taśmociągi samojedźne (900 kg), platformy (3,5 t) - 2, transporter (6 t), wózki do kontenerów LD-2, LD-6, LD-7, LD-8 i palet (6 t), urządzenie "Ambulift" Mallaghan Medlift 6100D dla niepełnosprawnych pasażerów na wózkach inwalidzkich.	<b>Cargo-handling facilities</b> fork type lift truck (1.4 t), cargo trucks (1.5 t), truck trailers, conveyor belts (900 kg), platforms (3.5 t) - 2, conveyor (6 t), LD-2, LD-6, LD-7, LD-8 container and pallet (6 t) carriers "Ambulift" Mallaghan Medlift 6100D device for disabled passengers on wheelchairs.
2.	<b>Rodzaje paliwa i oleju</b> Jet A-1, AVGAS 100LL.	<b>Fuel/Oil types</b> Jet A-1, AVGAS 100LL.
3.	<b>Urządzenia do tankowania/Pojemność</b> 1 cysterna JET A-1 (39000 l), 2 cysterny JET-A1 (28000 l). Dystrybutor stały - AVGAS 100LL.	<b>Fuelling facilities/Capacity</b> 1 tank truck JET A-1 (39000 l), 2 tank trucks JET-A1 (28000 l). Fuel dispenser - AVGAS 100LL.
4.	<b>Urządzenia do odladania</b> Odladzarki "Elephant" - 2.	<b>De-icing facilities</b> De-icing devices "Elephant" - 2.
5.	<b>Możliwość hangarowania dla przylatujących statków powietrznych</b> NIL	<b>Hangar space for visiting aircraft</b> NIL
6.	<b>Urządzenia naprawcze dla przylatujących statków powietrznych</b> NIL	<b>Repair facilities for visiting aircraft</b> NIL
7.	<b>Uwagi</b> Operator paliwowy: ORLEN Aviation Sp. z o.o. Akceptowane formy płatności: a) karty płatnicze: MASTER CARD, VISA, VISA ELECTRON, DINERS CLUB, JCB b) karty paliwowe: COLT, UVAIR, AEG, AML, WFS  Przedpłata: Kontakt telefoniczny: Telefon: +48-22-778-0193 (Zespół obsługi sprzedaży paliw lotniczych PKN ORLEN S.A.) +48-24-256-8058 (ORLEN Aviation Sp. z o.o. Filia POZNAŃ) E-mail: aviation@orlen.pl Filia.POZ@orlen.pl Filia.Poznan@orlen.pl  Agenci handlingowi: <b>WELCOME AIRPORT SERVICES Sp. z o.o.</b> SITA: POZOPXH Częstotliwość: 131,95 MHz Znak wywoławczy: Poznań Ławica Agent Handlingowy (skrót: POZ ŁAWICA) Godziny pracy: 0400 - 2300 (0300 - 2200) UTC (patrz GEN 2.1) Telefon: +48-61-849-2352 Faks: +48-61-849-2355 Tel. komórkowy: +48-603-650-747	<b>Remarks</b> Fuel Operator: ORLEN Aviation Ltd. The following forms of payment are accepted: a) credit cards: MASTER CARD, VISA, VISA ELECTRON, DINERS CLUB, JCB b) fuel carnets: COLT, UVAIR, AEG, AML, WFS  Prepayment: Telephone contact: Phone: +48-22-778-0193 (Aviation Fuel Sales Team PKN ORLEN S.A.) +48-24-256-8058 (ORLEN Aviation Ltd. Branch Office in POZNAŃ) E-mail: aviation@orlen.pl Filia.POZ@orlen.pl Filia.Poznan@orlen.pl  Handling Agents: <b>WELCOME AIRPORT SERVICES Ltd.</b> SITA: POZOPXH Frequency: 131.95 MHz Call sign: Poznań Ławica Handling Agent (abbreviation: POZ ŁAWICA) Operational hours: 0400 - 2300 (0300 - 2200) UTC (see GEN 2.1) Phone: +48-61-849-2352 Fax: +48-61-849-2355 Mobile: +48-603-650-747

<b>EPPO AD 2.5</b>	<b>UŁATWIENIA DLA PASAŻERÓW</b>	<b>PASSENGER FACILITIES</b>
--------------------	---------------------------------	-----------------------------

1.	<b>Hotele</b> Hotele w mieście.	<b>Hotels</b> Hotels in the city.
2.	<b>Restauracje</b> Restauracja, bufet.	<b>Restaurants</b> Restaurant, buffet.
3.	<b>Środki transportu</b> Autobusy miejskie, taksówki, wypożyczalnie samochodów.	<b>Transportation</b> City buses, taxi, car rentals.
4.	<b>Pomoc medyczna</b> H24 - pierwsza pomoc medyczna w ramach Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej; Państwowe Ratownictwo Medyczne - po wezwaniu; Szpitale w mieście.	<b>Medical facilities</b> H24 - first aid provided by the Airport Fire Fighting and Rescue Service; National Medical Rescue - on call; Hospitals in the city.

5.	<b>Usługi bankowe i pocztowe</b> Bankomat.	<b>Bank and Post office</b> Cash dispenser.
6.	<b>Informacja turystyczna</b> Na terenie portu.	<b>Tourist office</b> At the airport.
7.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

<b>EPO AD 2.6</b>	<b>SŁUŻBA RATOWNICZA I PRZECIWOŻAROWA</b>	<b>RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES</b>
-------------------	---	--

1.	<b>Kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej</b> CAT 7 ICAO (CAT 10 O/R)	<b>Aerodrome category for fire fighting</b> CAT 7 ICAO (CAT 10 O/R)
2.	<b>Wyposażenie ratownicze</b> Sprzęt ratownictwa technicznego i medycznego.	<b>Rescue equipment</b> Technical and medical rescue equipment.
3.	<b>Możliwości usuwania uszkodzonych statków powietrznych</b> Maksymalnie do MTOW 5700 kg.	<b>Capability for removal of disabled aircraft</b> Maximum up to MTOW 5700 kg.
4.	<b>Uwagi</b> NIL	<b>Remarks</b> NIL

<b>EPO AD 2.7</b>	<b>SEZONOWA DOSTĘPNOŚĆ LOTNISKA I OCZYSZCZANIE</b>	<b>SEASONAL AVAILABILITY - CLEARING</b>
-------------------	--	---

1.	<b>Rodzaj(e) urządzeń do oczyszczania</b> - plóg lotniskowy - 5, - plóg drogowy - 5, - odśnieżarka ciężka - 2, - oczyszczarka lotniskowa - 5, - rozsievalnik - 2, - opryskiwacz - 2.	<b>Types of clearing equipment</b> - runway snow plough - 5, - road snow plough - 5, - heavy snowblower - 2, - runway sweeper - 5, - spreader - 2, - sprayer - 2.
2.	<b>Kolejność oczyszczania</b> Patrz AD 1.2, punkt 2.9.	<b>Clearance priorities</b> See AD 1.2, point 2.9.
3.	<b>Uwagi</b> Warunki śniegowe i oblodzenie podawane w SNOWTAM i MOTNE.	<b>Remarks</b> Ice and snow conditions promulgated by SNOWTAM and MOTNE.

<b>EPO AD 2.8</b>	<b>PŁYTY POSTOJOWE, DROGI KOŁOWANIA I PUNKTY KONTROLI WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW POKŁADOWYCH</b>	<b>APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA</b>
-------------------	--	--

1.	<b>Nawierzchnia i nośność płyty</b> APN 1 (stand 1-6) - ASPH, PCN 114 F/A/W/T APN 1 (stand 18-20, 40-42, 40A-42A) - CONC, PCN 55 R/A/W/U APN 1 (stand 7-17) - CONC, PCN 59 R/A/W/T APN 2 - ASPH, PCN 4 F/A/W/T APN 3 - ASPH, PCN 7 F/B/W/T DEICING PAD (stand 1A, 1B) - CONC, PCN 47 R/B/W/T	<b>Apron surface and strength</b> APN 1 (stand 1-6) - ASPH, PCN 114 F/A/W/T APN 1 (stand 18-20, 40-42, 40A-42A) - CONC, PCN 55 R/A/W/U APN 1 (stand 7-17) - CONC, PCN 59 R/A/W/T APN 2 - ASPH, PCN 4 F/A/W/T APN 3 - ASPH, PCN 7 F/B/W/T DEICING PAD (stand 1A, 1B) - CONC, PCN 47 R/B/W/T
2.	<b>Szerokość drogi kołowania, nawierzchnia i nośność</b> TWY "A" - 23 m, ASPH, PCN 115 F/A/W/T. TWY "B" - 23 m, ASPH, PCN 91 F/A/W/T. TWY "D1" - 23 m, CONC/ASPH, PCN 68 F/A/W/U. TWY "D2" - 23 m, CONC/ASPH, PCN 68 F/A/W/U. TWY "F" - 18 m, CONC, PCN 55 R/A/W/U. TWY "G (stand 1-6)" - 23 m, ASPH, PCN 32 F/B/W/T. TWY "G (stand 18-20)" - 23 m, CONC, PCN 55 R/A/W/U. TWY "G (stand 7-17)" - 23 m, CONC, PCN 65 R/B/W/T. TWY "H1" - 23 m, CONC/ASPH, PCN 46 F/B/W/T. TWY "H2" - 23 m, CONC/ASPH, PCN 46 F/B/W/T. TWY "L" - 7 m, NIL TWY "N1" - 15 m, CONC/ASPH, PCN 18 F/C/W/T. TWY "N2" - 15 m, CONC/ASPH, PCN 18 F/C/W/T. TWY "R" - 23 m, CONC/ASPH, PCN 68 F/A/W/U. TWY "S" - 23 m, CONC/ASPH, PCN 68 F/A/W/U. TWY "T" - 15 m, ASPH, PCN 4 F/A/W/T. TWY "W" - 18 m, ASPH, PCN 7 F/B/W/T. TWY "Y" - 8 m, ASPH, PCN 7 F/B/W/T.	<b>TWY width, surface and strength</b> TWY "A" - 23 m, ASPH, PCN 115 F/A/W/T. TWY "B" - 23 m, ASPH, PCN 91 F/A/W/T. TWY "D1" - 23 m, CONC/ASPH, PCN 68 F/A/W/U. TWY "D2" - 23 m, CONC/ASPH, PCN 68 F/A/W/U. TWY "F" - 18 m, CONC, PCN 55 R/A/W/U. TWY "G (stand 1-6)" - 23 m, ASPH, PCN 32 F/B/W/T. TWY "G (stand 18-20)" - 23 m, CONC, PCN 55 R/A/W/U. TWY "G (stand 7-17)" - 23 m, CONC, PCN 65 R/B/W/T. TWY "H1" - 23 m, CONC/ASPH, PCN 46 F/B/W/T. TWY "H2" - 23 m, CONC/ASPH, PCN 46 F/B/W/T. TWY "L" - 7 m, NIL TWY "N1" - 15 m, CONC/ASPH, PCN 18 F/C/W/T. TWY "N2" - 15 m, CONC/ASPH, PCN 18 F/C/W/T. TWY "R" - 23 m, CONC/ASPH, PCN 68 F/A/W/U. TWY "S" - 23 m, CONC/ASPH, PCN 68 F/A/W/U. TWY "T" - 15 m, ASPH, PCN 4 F/A/W/T. TWY "W" - 18 m, ASPH, PCN 7 F/B/W/T. TWY "Y" - 8 m, ASPH, PCN 7 F/B/W/T.
3.	<b>Punkt sprawdzania wysokościomierzy</b> APN 1 ELEV 289 ft. APN 2 (na TWY T) ELEV 308 ft. APN 3 (na skrzyżowaniu TWY W i N2) ELEV 328 ft. DEICING PAD (stanowisko 1A i 1B) ELEV 285 ft.	<b>ACL and elevation</b> APN 1 ELEV 289 ft. APN 2 (on TWY T) ELEV 308 ft. APN 3 (intersection of TWY W and N2) ELEV 328 ft. DEICING PAD (stand 1A and 1B) ELEV 285 ft.
4.	<b>Punkty sprawdzania VOR/INS</b> INS	<b>VOR/INS checkpoints</b> INS

<b>5.</b>	<b>Uwagi</b> 2.8.2 - TWY "L" - powietrzna TWY. 2.8.3, 2.8.4 - patrz AD 2 EPPO 1-1-1.	<b>Remarks</b> 2.8.2 - TWY "L" - air TWY. 2.8.3, 2.8.4 - see AD 2 EPPO 1-1-1.
-----------	--	---

<b>EPPO AD 2.9</b>	<b>SYSTEM KIEROWANIA RUCHEM NAZIEMNYM I OZNAKOWANIE</b>	<b>SURFACE MOVEMENT GUIDANCE AND CONTROL SYSTEM AND MARKINGS</b>
--------------------	---	--

<b>1.</b>	<b>Znaki identyfikacyjne miejsc postojowych, linie prowadzenia po drogach kołowania oraz wizualne systemy dokowania/parkowania na miejscach postojowych statków powietrznych</b> 1. System kierowania i kontroli statków powietrznych na TWY składający się z:  - świateł osi TWY, - poprzeczek zatrzymania, - poprzeczek oczekiwania, - podświetlanych znaków pionowych nakazu i informacyjnych oraz oznakowania. 2. System kierowania i kontroli statków powietrznych na płytach składa się z:  - świateł wprowadzania na stanowiska: 1A, 1B, 18-20, 40-42, 40A-42A, - oznakowania tożsamości stanowisk, linii wjazdu na stanowiska, poprzeczek zatrzymania oraz linii wyjazdu. Oznakowanie poziome i podświetlane znaki pionowe z numeracją miejsc postojowych na płycie postojowej 1.	<b>Use of aircraft stand identification sign, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands</b>  1. Surface movement guidance and control system of aircraft on TWY consisting of: - TWY centre line lights, - stop-bars, - clearance bars, - illuminated mandatory and information signs and markings. 2. Surface movement guidance and control system of aircraft on aprons consisting of: - aircraft stand manoeuvring guidance lights: 1A, 1B, 18-20, 40-42, 40A-42A, - aircraft stand identification markings, lead-in, stop and lead-out line markings.  Markings and illuminated aircraft stand with parking stands numbers on apron 1.
<b>2.</b>	<b>Oznakowanie i światła dróg startowych oraz dróg kołowania</b> Oznakowanie dzienne: 1. RWY: progu, strefy przyziemienia, osi, stałej odległości, oznaczenia RWY, krawędziowe. 2. TWY: osi, miejsc oczekiwania przed RWY, krawędziowe, pośrednich miejsc oczekiwania. 3. Stanowisk postojowych. Światła: 1. RWY - patrz punkt AD EPPO 2.14. 2. TWY patrz punkt 2.15.3. 3. Światła ochronne RWY na TWY A, B, D2, N1, S. 4. Światła wskazania drogi kołowania szybkiego zjazdu dla TWY R i S.	<b>RWY and TWY markings and lights</b> Day marking aids: 1. RWY: threshold, touchdown zone, centre line, fixed distance, RWY designators, edge. 2. TWYs: centre line, runway-holding positions, edge, intermediate holding positions. 3. Aircraft stands. Lights: 1. RWY: See point EPPO AD 2.14. 2. TWYs: See point EPPO AD 2.15.3. 3. RWY guard lights: TWYs A, B, D2, N1, S. 4. TWYs R and S are equipped with rapid exit TWY indicator lights.
<b>3.</b>	<b>Poprzeczki zatrzymania</b> TWY A, B, D1, D2, S.	<b>Stop bars</b> TWYs A, B, D1, D2, S.
<b>4.</b>	<b>Uwagi</b> Punkt zatrzymania na TWY "A", "B", "D2" and "S" w odległości 90 m od osi centralnej RWY. Punkt zatrzymania na TWY "N1" w odległości 150 m od linii centralnej RWY. Oznakowanie dzienne, żółta linia ciągła oraz podwójna linia przerywana.	<b>Remarks</b> Holding positions on TWYs "A", "B", "D2" and "S" - 90 m from RWY centre line. Holding position on TWY "N1" - 150 m from RWY centre line. Day markings, yellow solid line and double dashed line.

<b>EPPO AD 2.10</b>	<b>PRZESZKODY LOTNISKOWE</b>	<b>AERODROME OBSTACLES</b>
---------------------	------------------------------	----------------------------

W strefach podejścia i startu / In approach and take-off areas							
RWY/Strefa RWY and Area affected	Rodzaj przeszkody / Obstacle type	Numer identyfikacyjny / Identification number	Szerokość geograficzna / Latitude	Długość geograficzna / Longitude	Wysokość / Top of obstacle		Oznakowanie / Oświetlenie/ Markings / LGT
					AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7	8
28/APCH	Budynek z masztem/Building with mast	02527-2012-24	52°24'03.7" N	016°55'34.2" E	335	552	TAK/TAK, YES/YES
28/APCH	Budynek z masztem/Building with mast	02527-2012-9	52°24'04.1" N	016°55'33.1" E	335	552	TAK/TAK, YES/YES
28/APCH	Budynek z masztem/Building with mast (1)	02420-2012-02	52°24'17.2" N	016°55'18.0" E	347	592	TAK/TAK, YES/YES
10/APCH	Antena ILS LOC/ILS LOC antenna (10)	PO010-2012-10	52°25'33.0" N	016°48'05.6" E	8	313	NIE/TAK, NO/YES

<b>Uwagi</b>	<b>Remarks</b>
NIL	NIL

W kręgu nadlotniskowym i na lotnisku / In circling area and at AD						
Rodzaj przeszkody / Obstacle type	Numer identyfikacyjny / Identification number	Szerokość geograficzna / Latitude	Długość geograficzna / Longitude	Wysokość / Top of obstacle		Oznakowanie / Oświetlenie / Markings / LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
Stadion miejski/Municipal Stadium (1)	PO001-2012-1	52°23'51.7" N	016°51'29.2" E	185	458	TAK/TAK, YES/YES
Budynek z masztem/Building with mast (6)	PO006-2012-6	52°23'57.7" N	016°53'14.6" E	187	474	TAK/TAK, YES/YES
Budynek z masztem/Building with mast (5)	PO005-2012-5	52°24'14.4" N	016°51'58.3" E	173	456	NIE/TAK, NO/YES
Budynek/Building (7)	PO007-2012-7	52°24'50.0" N	016°53'59.0" E	188	457	NIE/TAK, NO/YES

W kręgu nadlotniskowym i na lotnisku / In circling area and at AD						
Rodzaj przeszkody / Obstacle type	Numer identyfikacyjny / Identification number	Szerokość geograficzna / Latitude	Długość geograficzna / Longitude	Wysokość / Top of obstacle		Oznakowanie / Oświetlenie / Markings / LGT
				AGL (ft)	AMSL (ft)	
1	2	3	4	5	6	7
ICE-ALERT 4/ICE-ALERT 4	PO023-2016-23	52°25'04.5" N	016°50'11.2" E	6	294	NIE/NIE, NO/NO
RVR 3.2/RVR 3.2 (19)	PO019-2016-19	52°25'04.7" N	016°50'10.7" E	9	297	NIE/NIE, NO/NO
Wiatromierz W1/Anemometer W1 (11)	PO011-2016-11	52°25'05.1" N	016°50'06.9" E	39	329	TAK/TAK, YES/YES
RVR 3.1/RVR 3.1 (18)	PO018-2016-18	52°25'05.4" N	016°50'06.9" E	9	299	NIE/NIE, NO/NO
ICE-ALERT 3/ICE-ALERT 3	PO022-2016-22	52°25'10.2" N	016°49'41.7" E	5	300	NIE/NIE, NO/NO
Antena monitorująca ILS/GP/ILS/GP monitoring antenna	PO026-2016-26	52°25'10.9" N	016°50'20.5" E	23	317	TAK/TAK, YES/YES
Antena ILS/GP/ILS/GP antenna (21)	PO025-2016-25	52°25'11.6" N	016°50'17.0" E	52	346	TAK/TAK, YES/YES
RVR/RVR	PO028-2016-28	52°25'12.0" N	016°50'14.9" E	10	304	TAK/TAK, YES/YES
Wiatromierz/Anemometer	PO027-2016-27	52°25'13.0" N	016°50'15.4" E	36	333	TAK/TAK, YES/YES
RVR 2.2/RVR 2.2 (17)	PO017-2016-17	52°25'14.1" N	016°49'22.3" E	9	303	NIE/NIE, NO/NO
Wiatromierz W2/Anemometer W2 (12)	PO012-2016-12	52°25'14.5" N	016°49'18.3" E	39	333	TAK/TAK, YES/YES
RVR 2.1/RVR 2.1 (16)	PO016-2016-16	52°25'14.8" N	016°49'18.5" E	9	303	NIE/NIE, NO/NO
ICE-ALERT 2/ICE-ALERT 2	PO021-2016-21	52°25'17.1" N	016°49'05.6" E	5	298	NIE/NIE, NO/NO
RVR/RVR	PO030-2016-30	52°25'21.8" N	016°49'24.5" E	10	306	TAK/TAK, YES/YES
Wiatromierz/Anemometer	PO029-2016-29	52°25'22.7" N	016°49'24.9" E	36	333	TAK/TAK, YES/YES
RVR 1.2/RVR 1.2 (15)	PO015-2016-15	52°25'23.3" N	016°48'34.9" E	9	311	NIE/NIE, NO/NO
ICE-ALERT 1/ICE-ALERT 1	PO020-2016-20	52°25'23.6" N	016°48'32.2" E	6	308	NIE/NIE, NO/NO
Wiatromierz W3/Anemometer W3 (13)	PO013-2016-13	52°25'23.6" N	016°48'30.9" E	39	342	TAK/TAK, YES/YES
RVR 1.1/RVR 1.1 (14)	PO014-2016-14	52°25'24.0" N	016°48'31.1" E	9	311	NIE/NIE, NO/NO
RVR/RVR	PO032-2016-32	52°25'30.7" N	016°48'38.4" E	10	311	TAK/TAK, YES/YES
Wiatromierz/Anemometer	PO031-2016-31	52°25'31.6" N	016°48'38.9" E	37	339	TAK/TAK, YES/YES

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

EPO AD 2.11	ZAPEWNIANE INFORMACJE METEOROLOGICZNE	METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED
-------------	---------------------------------------	-------------------------------------

1.	<b>Biuro MET</b> Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Poznań-Lawica.	<b>Associated MET office</b> Aeronautical Meteorological Station Poznań-Lawica.
2.	<b>Godziny pracy/Zastępcze biuro MET</b> H24	<b>Hours of service/MET Office outside hours</b> H24
3.	<b>Biuro odpowiedzialne za przygotowanie depech TAF/Okres ważności</b> Biuro Prognoz Meteorologicznych we Wrocławiu. 24 HR	<b>Office responsible for TAF preparation/Period of validity</b> Meteorological Forecasting Office in Wrocław. 24 HR
4.	<b>Rodzaje prognoz lotniskowych/Przerwy między prognozami</b> NIL	<b>Trend forecast/Interval of issuance</b> NIL
5.	<b>Odprawy przedstartowe</b> Konsultacje telefoniczne. Tel.: +48-61-868-1791	<b>Briefing and consultation provided</b> Telephone consultation. Phone: +48-61-868-1791
6.	<b>Dokumentacja i stosowane języki</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, mapy. Pl, En	<b>Flight documentation/Languages used</b> METAR, TAF, AIRMET, SIGMET, charts. Pl, En
7.	<b>Mapy i inne informacje dostępne przy odprawie</b> SWH, SWM, SWL Wiatr/temperatura: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Informacje radarowe, Zdjęcia satelitarne, System Identyfikacji Wyladowań Atmosferycznych PERUN.	<b>Charts and other information available for briefing or consultation</b> SWH, SWM, SWL Wind/temperature: FL 50, FL 100, FL 180, FL 240, FL 300, FL 340, FL 390, FL 450, FL 530. Radar data, Satellite images, PERUN Lightning Detection System.
8.	<b>Dodatkowy sprzęt zapewniający dostępność informacji</b> Telefaks, internet.	<b>Supplementary equipment available for providing information</b> Telefax, internet.
9.	<b>Organy ATS, do których dostarczana jest informacja MET</b> TWR, APP	<b>ATS units provided with MET information</b> TWR, APP
10.	<b>Informacje dodatkowe (przerwy w działaniu służb itd.)</b> Lotniskowa Stacja Meteorologiczna Poznań-Lawica Telefaks: +48-61-849-5153 Tel. kom.: +48-503-122-811 E-mail: lsm.lawica@imgw.pl Biuro Prognoz Meteorologicznych Wrocław Telefon: +48-71-320-0152 Telefaks: +48-71-348-7337 E-mail: meteo.wroclaw@imgw.pl	<b>Additional information (limitation of services, etc.)</b> Aeronautical Meteorological Station Poznań-Lawica Telefax: +48-61-849-5153 Mobile: +48-503-122-811 E-mail: lsm.lawica@imgw.pl Meteorological Forecasting Office Wrocław Phone: +48-71-320-0152 Telefax: +48-71-348-7337 E-mail: meteo.wroclaw@imgw.pl

EPPO AD 2.12	FIZYCZNE CHARAKTERYSTYKI DROGI STARTOWEJ	RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS
--------------	--	---------------------------------

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Kierunek geograficzny/ TRUE BRG	Wymiary RWY (m) Dimensions of RWY (m)	Klasyfikacja nośności nawierzchni/nawierzchnia RWY i SWY/ Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Współrzędne THR (WGS-84)/ Współrzędne końca drogi startowej Undulacja geoidy progów (ft) THR coordinates (WGS-84)/ RWY end coordinates THR geoid undulation (ft)	Poziom prog i najwyższy punkt strefy przyziemia dla podejścia precyzyjnego/nieprecyzyjnego (ft) THR elevation and highest elevation of TDZ of precision/non-precision APP RWY (ft)
1	2	3	4	5	6
10	107.53°GEO	2504 x 50	RWY: PCN 56 F/B/W/T. CONC/ASPH	52°25'29.85"N 016°48'21.62"E 114.9	308.2 305.7
28	287.56°GEO	2504 x 50	RWY: PCN 56 F/B/W/T. CONC/ASPH	52°25'05.43"N 016°50'27.94"E 114.8	288.4 299.7

Oznaczenie RWY/NR Designations RWY/NR	Nachylenie RWY i SWY/Slope of RWY-SWY	Wymiary SWY (M) SWY dimensions (M)	Wymiary CWY (m) CWY dimensions (m)	Wymiary pasa drogi startowej (m) Strip dimensions (m)	OFZ
1	7	8	9	10	11
10	Patrz/See AD 2 EPPO 2-1-1	NIL	NIL	2964 x 300	Patrz: AD 2 EPPO 2-1-1/ See: AD 2 EPPO 2-1-1
28	Patrz/See AD 2 EPPO 2-1-1	NIL	NIL	2964 x 300	Patrz: AD 2 EPPO 2-1-1/ See: AD 2 EPPO 2-1-1

Uwagi	Remarks
Kalibracja szczepności: aktualne wartości i sposób pomiaru podane są w NOTAM.	Friction calibration - current values and measurement method are published by NOTAM.
RESA przed THR 10: 240 x 100 m, RESA przed THR 28: 90 x 100 m.	RESA next to THR 10: 240 x 100 m, RESA next to THR 28: 90 x 100 m.
10) - NIL	10) - NIL
28) - NIL	28) - NIL

EPPO AD 2.13	DEKLAROWANE DŁUGOŚCI	DECLARED DISTANCES
--------------	----------------------	--------------------

RWY/NR	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)
1	2	3	4	5
10	2504	2504	2504	2504
28	2504	2504	2504	2504

EPPO AD 2.14	ŚWIATŁA PODEJŚCIA I ŚWIATŁA DROGI STARTOWEJ	APPROACH AND RUNWAY LIGHTING
--------------	---	------------------------------

RWY ID	APCH LGT		THR LGT		PAPI	MEHT (ft)	TDZ
	Typy świateł podejścia APCH LGT type	LEN INTST	Kolor świateł progów THR LGT colour	WBAR			LEN
1	2.1	2.2	3.1	3.2	4.1	4.2	5
10	SALS	420 m LIH	G	NIL	PAPI 3° left	53 dla/for A320	NIL
28	ALPA-ATA, cat. I SFL	900 m LIH SFL 30 - 900 m	G	G	NIL	NIL	900 m

RWY ID	RCL LGT		REDL		RENL	SWY LGT
	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST	LEN Odstępy/ Spacing	Kolor/Colour INTST		LEN Kolor/Colour
1	6.1	6.2	7.1	7.2	8	9
10	2504 m/15 m	FM 0 - 1604 m: W FM 1604-2204 m: W/R FM 2204-2504 m: R LIH	2504 m / 60 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y LIH	R	NIL
28	2504 m/15 m	FM 0 - 1604 m: W FM 1604-2204 m: W/R FM 2204-2504 m: R LIH	2504 m / 60 m	FM 0 - 1900 m: W FM 1900 - 2500 m: Y LIH	R	NIL

EPPO AD 2.15	INNE ŚWIATŁA, ZASILANIE REZERWOWE	OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY
--------------	-----------------------------------	--

1.	Lokalizacja, charakterystyka oraz godziny pracy latarni lotniskowej/latarni identyfikacyjnej NIL	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation NIL
2.	Lokalizacja i oświetlenie wskaźnika kierunku lądowania i anemometru LDI: NIL / Anemometr: patrz pkt 2.10.	LDI location and lights/Anemometer location and lights LDI: NIL / Anemometr: see point 2.10.

3.	<b>Światła krawędziowe dróg kołowania i światła linii centralnych dróg kołowania</b> 1. Krawędziowe: TWY "A", "B", "D1", "D2", "F", "G", "H1", "H2", "N1", "N2", "R", "S". Krawędziowe - LIL. 2. Światła osi: TWY "D1", "D2", "F", "G" (na wysokości stanowisk 18-20), "H1", "H2", "R", "S". Światła osi TWY "A" i "B" od RWY do poprzeczek zatrzymania. 3. Światła pośredniego miejsca oczekiwania: Na TWY: "H1", "H2". 4. Światła prowadzenia na stanowisko postojowe statku powietrznego: Na stanowiskach: 1A, 1B, 18-20, 40-42, 40A-42A.	<b>TWY edge and centre line lighting</b> 1. Edge: TWYs "A", "B", "D1", "D2", "F", "G", "H1", "H2", "N1", "N2", "R", "S". Edge lights - LIL. 2. Centre line lights: TWYs "D1", "D2", "F", "G" (at the level of stands 18-20), "H1", "H2", "R", "S". Centre line lights of TWYs "A" and "B" from RWY to stop bars. 3. Intermediate holding position lights: On TWYs: "H1", "H2". 4. Aircraft stand manoeuvring guidance lights: On stands: 1A, 1B, 18-20, 40-42, 40A-42A.
4.	<b>Zasilanie rezerwowe włącznie z czasem przełączenia</b> Zasilanie rezerwowe zgodne z wymaganiami ICAO.	<b>Secondary power supply/Switch over time</b> Secondary power supply conforms with ICAO requirements.
5.	<b>Uwagi</b> Brak świateł krawędziowych na APN 2 i APN 3.	<b>Remarks</b> No edge lights on APN 2 and APN 3.

<b>EPP0 AD 2.16</b>	<b>STREFA LĄDOWANIA ŚMIGŁOWCÓW</b>	<b>HELICOPTER LANDING AREA</b>
---------------------	------------------------------------	--------------------------------

1.	<b>Współrzędne geograficzne (WGS-84) TLOF lub progę FATO</b> <b>Undulacja geoidy</b> NIL	<b>Coordinates (WGS-84) of TLOF or THR of FATO</b> <b>Geoid undulation</b> NIL
2.	<b>Wzniesienie strefy TLOF i/lub strefy FATO (ft)</b> NIL	<b>TLOF and/or FATO elevation (ft)</b> NIL
3.	<b>Wymiary strefy TLOF i/lub strefy FATO, rodzaj nawierzchni, nośność oraz oznakowanie</b> NIL	<b>TLOF and FATO area dimensions, surface, strength and marking</b> NIL
4.	<b>Kierunki geograficzne i magnetyczne FATO</b> NIL	<b>True and MAG BRG of FATO</b> NIL
5.	<b>Deklarowane rozporządalne długości</b> NIL	<b>Declared distances available</b> NIL
6.	<b>Światła podejścia i światła FATO</b> NIL	<b>Approach and FATO lighting</b> NIL
7.	<b>Uwagi</b> Procedury dla śmigłowców: patrz punkt EPP0 AD 2.22.3.	<b>Remarks</b> Procedures for helicopters: see point EPP0 AD 2.22.3.

<b>EPP0 AD 2.17</b>	<b>PRZESTRZEŃ SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO</b>	<b>AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE</b>
---------------------	--	--------------------------------------

Oznaczenie przestrzeni powietrznej oraz współrzędne geograficzne jej granic bocznych (WGS-84) Airspace designation and geographical coordinates of its lateral limits (WGS-84)	Granice pionowe Vertical limits (AMSL)	Klasyfikacja przestrzeni powietrznej Airspace classification	Znak wywoławczy oraz język(i) używane przez organ ATS ATS unit call sign Languages
1	2	3	4
POZNAN/Ławica CTR Linia łącząca następujące punkty:/The line joining the following points: 52°33'21"N 016°31'18"E 52°26'13"N 016°59'20"E 52°24'29"N 017°06'02"E 52°20'13"N 017°04'15"E 52°21'12"N 016°55'25"E 52°23'33"N 016°42'47"E 52°26'17"N 016°28'09"E 52°33'21"N 016°31'18"E	<u>2300 ft</u> GND	[C]	POZNAŃ WIEŻA (119.975 MHz) PL POZNAŃ TOWER (119.975 MHz) EN

5	<b>Bezwzględna wysokość przejściowa</b> Transition altitude	6500 ft AMSL
---	--	--------------

<b>Uwagi</b>	<b>Remarks</b>
NIL	NIL

<b>EPPO AD 2.18</b>	<b>URZĄDZENIA ŁĄCZNOŚCI SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO</b>	<b>AIR TRAFFIC SERVICES COMMUNICATION FACILITIES</b>
---------------------	--	--

Opis służby Service designation	Znak wywoławczy Call sign	Częstotliwość Frequency (MHz)	Godziny pracy Hours of operation (UTC <sup>1</sup> )
1	2	3	4
APP	POZNAŃ ZBLIŻANIE POZNAŃ APPROACH	127.225	H24
APP	POZNAŃ ZBLIŻANIE POZNAŃ APPROACH	129.025	H24
TWR	POZNAŃ DELIVERY	121.800	0430-2030 (0330-1930)
TWR	POZNAŃ WIEŻA POZNAŃ TOWER	119.975	H24
ATIS	-	124.700	H24

Uwagi	Remarks
<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.	<sup>1)</sup> - see GEN 2.1.

<b>EPPO AD 2.19</b>	<b>RADIOWE POMOCE NAWIGACYJNE I LĄDOWANIA</b>	<b>RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS</b>
---------------------	---	--

Rodzaj pomocy, kat. ILS/MLS (deklinacja dla VOR/ILS/MLS) Type of aid, CAT of ILS/MLS (VOR/ILS/MLS: declination)	ID	Częstotliwość Frequency	Godziny pracy Hours of operation	Współrzędne posadowienia anteny nadawczej (WGS-84)/ Position of transmitting antenna coordinates (WGS-84)	DME ELEV	Uwagi Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ILS GP	-	335.000 MHz	H24	52°25'11.6" N 016°50'17.0" E	---	Zasięg zgodny z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Range in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. RDH: 50 ft GP 3.0°
ILS LOC (4°E/Oct 05)	POZ	110.300 MHz	H24	52°25'33.0" N 016°48'05.5" E	---	Zasięg zgodny z Załącznikiem 10 ICAO tom I. Range in accordance with ICAO Annex 10 Vol. I. CAT. I
DME	POZ	CH40X	H24	52°25'11.6" N 016°50'17.0" E	120 m AMSL	Deklarowany zasięg operacyjny: 25 NM (do FL100). Designated operational range: 25 NM (up to FL100).
DVOR/DME (4°E/Oct 05)	LAW	115.800 MHz CH105X	H24	52°25'20.5" N 016°49'48.6" E	120 m AMSL	Deklarowany zasięg operacyjny: 100 NM (do FL500). Designated operational range: 100 NM (up to FL500).

Uwagi	Remarks
NIL	NIL

<b>EPPO AD 2.20</b>	<b>LOKALNE PRZEPISY LOTNISKOWE</b>	<b>LOCAL AERODROME REGULATIONS</b>
---------------------	------------------------------------	------------------------------------

**2.20.1 PRZEPISY I PROCEDURY ATC**

Służba ATC lotniska POZNAŃ/Ławica w godzinach 0430 - 2030 (0330 - 1930) UTC<sup>1)</sup> uruchamia stanowisko POZNAŃ DELIVERY pracujące na częstotliwości 121,800 MHz, po uprzednim umieszczeniu w komunikacji ATIS informacji o treści:

"DELIVERY is operating on frequency 121.800".

<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.

**2.20.1.1 UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA NA LOT**

Na 10 minut przed osiągnięciem gotowości do wypychania ze stanowiska postojowego bądź uruchomienia silników załoga statku powietrznego powinna nawiązać łączność z POZNAŃ DELIVERY na częstotliwości 121,800 MHz w celu uzyskania zezwolenia na lot, podając następujące dane:

- znak wywoławczy statku powietrznego,
- numer stanowiska postojowego,
- lotnisko przeznaczenia,

**ATC REGULATIONS AND PROCEDURES**

POZNAŃ TWR will open the POZNAŃ DELIVERY position between 0430 and 2030 (0330 and 1930) UTC<sup>1)</sup>, operating on 121.800 MHz, after entering the following information in ATIS:

"DELIVERY is operating on frequency 121.800".

<sup>1)</sup> - see GEN 2.1.

**RECEIVING EN-ROUTE CLEARANCE**

10 minutes prior to being ready for push-back or start-up, the flight crew shall contact POZNAŃ DELIVERY on 121.800 MHz for ATC clearance and report the following details:

- aircraft call sign,
- parking stand number,
- destination aerodrome,



- planowany poziom przelotu (jeżeli jest inny niż w FPL),
- ewentualne zmiany do planu lotu.

Zezwolenia są wydawane najwcześniej na 30 minut przed EOBT/CTOT.

### 2.20.1.2 NAWIĄZYWANIE ŁĄCZNOŚCI PO STARCIE

Jeśli organ kontroli lotniska (TWR) nie nakaże inaczej, załogi wszystkich odlatujących statków powietrznych powinny - tak szybko jak to możliwe - po starcie nawiązywać łączność z POZNAŃ ZBLIŻANIE na częstotliwości 129.025 MHz.

### 2.20.1.3 REDUKOWANIE CZASU ZAJĘCIA DROGI STARTOWEJ

#### 2.20.1.3.1 ODLOTY

Służby ATC przyjmują, że każdy statek powietrzny, który otrzyma instrukcję zajęcia drogi startowej, jest gotowy do natychmiastowego startu.

Załogi, które nie są w stanie spełnić tych wymagań, powinny poinformować służby ATC tak szybko, jak to jest możliwe.

### 2.20.2 PROCEDURY OBOWIĄZUJĄCE W PORCIE LOTNICZYM POZNAŃ/ŁAWICA

#### 2.20.2.1 Najniższe warunki meteorologiczne dopuszczalne do startów i lądowań na lotnisku:

Na RWY 28 najniższe warunki meteorologiczne dopuszczalne do operacji lądowań na drodze startowej z podejściem precyzyjnym ILS kategorii I, z wysokością decyzji nie niższą niż 60 m i gdy widzialność ogólna jest nie mniejsza niż 800 m, albo RVR nie jest mniejszy niż 550 m.

Na RWY 10 najniższe warunki meteorologiczne wg procedury podejścia instrumentalnego nieprecyzyjnego VOR DME lub wg przepisów VFR.

Starty mogą odbywać się przy widzialności ogólnej nie mniejszej niż 800 m lub RVR nie mniejszym niż 550 m.

#### 2.20.2.2 PROCEDURY DOTYCZĄCE KOŁOWANIA

TWY F - dopuszczone kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 36 m, statki powietrzne kodu C kołują w asyście FOLLOW ME.

TWY D2 - na odcinku pomiędzy TWY B a TWY S, dopuszczone kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 52 m.

TWY H1 i H2 - dopuszczone kołowanie ACFT o rozpiętości skrzydeł do 52 m.

TWY N1 - dopuszczone kołowanie ACFT o rozpiętości skrzydeł do 36 m.

TWY N2 - dopuszczone kołowanie ACFT o rozpiętości skrzydeł do 24 m.

TWY R - dopuszczone kołowanie statków powietrznych o rozpiętości skrzydeł do 52 m.

TWY T - dopuszczone kołowanie ACFT o rozpiętości skrzydeł do 15 m.

TWY W - dopuszczone kołowanie ACFT o rozpiętości skrzydeł do 24 m.

TWY Y - dopuszczone kołowanie ACFT o rozpiętości skrzydeł do 15 m.

TWY L - droga kołowania w powietrzu; dopuszczona dla śmigłowców LPR; ATR (air taxi route) - 22 m.

Na APN 3 kołowanie po zachodzie słońca w asyście FOLLOW ME jest obowiązkowe dla samolotów niebazujących na lotnisku Poznań - Ławica.

#### 2.20.2.3 OGRANICZENIA DOTYCZĄCE PARKOWANIA I WYPYCHANIA

Parkowanie statków powietrznych tylko z podstawkami zabezpieczonymi przez członka załogi statku powietrznego lub upoważnionego pracownika agenta obsługi naziemnej.

Na stanowiskach od 2 do 20 obowiązuje procedura wypychania.

Procedura wypychania nie dotyczy stanowisk: 1, 2A, 3A, 3B, 4A, 4B, 5A, 5B - dla samolotów kategorii A oraz stanowisk 1A, 1B, 40-42, 40A-42A.

Dopuszcza się samodzielne wkołowywanie/wykołowywanie na stanowisko w asyście koordynatora ruchu naziemnego.

- planned cruising level (if other than in FPL),
- any changes to the flight plan.

ATC clearances are issued not earlier than 30 minutes before EOBT/CTOT.

### ESTABLISHING RADIO CONTACT AFTER DEPARTURE

Unless otherwise instructed by the TWR, aircrews of all departing aircraft shall as soon as possible after departure establish radio contact with POZNAŃ APP on frequency 129.025 MHz.

### MINIMUM RUNWAY OCCUPANCY TIME

#### DEPARTURES

ATC services assume each aircraft having received clearance to line up the runway to be ready for immediate departure.

Aircrews unable to comply with these requirements shall inform ATC services as soon as possible.

### PROCEDURES APPLICABLE AT POZNAŃ/ŁAWICA AIRPORT

#### The lowest meteorological conditions approved for take-offs and landings at the aerodrome:

On RWY 28 the lowest meteorological conditions approved for landings on RWY with ILS Category I precision approach, with decision altitude not smaller than 60 m and when the overall visibility is not smaller than 800 m or the RVR is not less than 550 m.

On RWY 10 the lowest meteorological conditions according to VOR DME non-precision instrument approach procedure or VFR.

Take-offs may be carried out with overall visibility not lower than 800 m or the RVR not smaller than 550 m.

### TAXIING PROCEDURES

TWY F - taxiing restricted to aircraft with a wingspan up to 36 m, Code C aircraft shall taxi with FOLLOW ME assistance.

TWY D2 - on the section between TWY B and TWY S, taxiing restricted to aircraft with a wingspan up to 52 m.

TWYs H1 and H2 - taxiing restricted to ACFT with a wingspan up to 52 m.

TWY N1 - taxiing restricted to ACFT with a wingspan up to 36 m.

TWY N2 - taxiing restricted to ACFT with a wingspan up to 24 m.

TWY R - taxiing restricted to aircraft with a wingspan up to 52 m.

TWY T - taxiing restricted to ACFT with a wingspan up to 15 m.

TWY W - taxiing restricted to ACFT with a wingspan up to 24 m.

TWY Y - taxiing restricted to ACFT with a wingspan up to 15 m.

TWY L - air TWY; allowed for air rescue helicopters; ATR (air taxi route) - 22 m.

It is mandatory to taxi with the assistance of FOLLOW ME after sunset on APN 3 for aircraft not based at Poznań - Ławica aerodrome.

### PARKING AND PUSH-BACK RESTRICTION

Aircraft shall be parked only using wheel chocks secured by an aircrew member or authorized handling agent staff.

When using stands 2-20, aircraft are subject to push-back procedure.

Push-back procedure does not apply to stands 1, 2A, 3A, 3B, 4A, 4B, 5A, 5B for code A aeroplanes and stands 1A, 1B, 40-42, 40A-42A.

Self-manoeuvring with marshalling assistance is allowed when entering and taxiing off a stand.

Stanowiska od 2 do 20: procedura wypychania dla następujących typów statków powietrznych: ATR-42/72, DASH8-100/300, DASH8-Q400, BAE146/AVRO/RJ70/RJ85/RJ100/RJ115, ERJ-135/140/145/170/175/190/195, CRJ-100/200/700/900, A300, A310, A320, A330, A340, B707, B717, B727, B737, B757-300, B767-400, DC8, DC9, MD80, MD90.

Przewoźnicy operujący samolotami kategorii B i większymi, innymi niż wymienione, są zobowiązani do upewnienia się czy lotnisko POZNAŃ/Ławica dysponuje odpowiednim dyszlem holowniczym dla danego typu statku powietrznego. W przypadku braku potwierdzenia statek powietrzny musi być wyposażony we własny dyszel holowniczy.

Stanowiska od 2 do 20: samoloty kodu referencyjnego B i C (nie większe niż ATR-72) dopuszczone do wycofywania na silnikach.

Dopuszcza się możliwość ustawiania statków powietrznych niezgodnie z oznakowaniem poziomym tylko w asyście FOLLOW ME.

Wszelkie odstępstwa od procedury wypychania wyłącznie za zgodą Dyżurnego Operacyjnego Portu.

Telefon: +48-61-849-2253 (H24)

Faks: +48-61-847-3169

E-mail: ops@airport-poznan.com.pl

Stanowiska 1-5 na APN 1 oraz APN 3 przeznaczone są dla samolotów lotnictwa ogólnego (samoloty kodu referencyjnego A i B). APN 2 przeznaczona jest dla samolotów lotnictwa ogólnego bazujących w hangarach (samoloty kodu referencyjnego A).

Z uwagi na zły stan techniczny APN 2 wyłączona z użytkowania z wyjątkiem wyznaczonej TWY T prowadzącej do/z hangarów.

Z uwagi na spadki nawierzchni na APN 3 dla samolotów kodu A zamontowano kotwy do zabezpieczenia przed przemieszczeniem. Na APN 3 kotwienie jest wymagane w przypadkach dłuższego postoiu oraz przewidywanych silnych wiatrach, w pozostałych przypadkach obowiązkowe jest stosowanie podstawk. Załoga samolotu decyduje o sposobie zabezpieczenia samolotu przed jego samoczynnym przemieszczeniem.

Za zabezpieczenie parkującego statku powietrznego przed działaniem siły wiatru odpowiada załoga.

#### 2.20.2.4 ODLADZANIE STATKÓW POWIETRZNYCH

Odladzanie statków powietrznych kodu A, B oraz C odbywa się na stanowiskach postojowych 40 i 40A przez całą dobę. Odladzanie statków powietrznych kodu A, B, C oraz D odbywa się na płycie do odladzania (stanowiska 1A i 1B) w godzinach 0500-2100 (0400-2000) UTC<sup>1)</sup>. Odladzanie statków powietrznych kodu D w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> i E dopuszczone na stanowiskach 41-42. Kołowanie na stanowisko 1B możliwe przez TWY D1 i H1 lub TWY A i H1.

Podczas odladzania zaleca się, aby silniki samolotów były wyłączone.

Holowanie (push-back) statków powietrznych do odladzania na stanowiskach nr 40 i 40A odbywa się w asyście agenta handlingowego. Kołowanie pozostałych statków powietrznych do odladzania na stanowiskach 40 i 40A odbywa się w asyście koordynatora ruchu naziemnego.

<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.

#### 2.20.2.5 INNE WYMAGANIA

Przemieszczanie się po płytach postojowych lotniska (załoga, pasażerowie) tylko w asyście przedstawiciela agenta obsługi naziemnej.

Na APN 2 i APN 3 brak oświetlenia krawędziowego, oświetlenie płyt - niespełniające standardów ICAO.

When using stands 2-20 the following aircraft types are subject to push-back procedure: ATR-42/72, DASH8-100/300, DASH8-Q400, BAE 146/AVRO/RJ70/RJ85/RJ100/RJ115, ERJ-135/140/145/170/175/190/195, CRJ-100/200/700/900, A300, A310, A320, A330, A340, B707, B717, B727, B737, B757-300, B767-400, DC8, DC9, MD80, MD90.

Carriers operating code B aeroplanes and greater, other than listed above, must ensure that a tow-bar suitable for the given aircraft type is available at POZNAŃ/Ławica aerodrome. If this is not confirmed, the aircraft must be equipped with its own tow-bar.

Code B and C aircraft (up to ATR-72 type) using stands 2-20 may reverse under own power.

Aircraft may be sequenced not according to the markings with FOLLOW ME assistance only.

Prior permission from the Airport Duty Officer is required for any exceptions to the push-back procedure:

Phone: +48-61-849-2253 (H24)

Fax: +48-61-847-3169

E-mail: ops@airport-poznan.com.pl

Stands 1-5 on APN 1 and APN 3 are designated for general aviation aircraft (code A and B aircraft). APN 2 is designated for general aviation aircraft based in hangars (code A aircraft).

Due to poor technical condition APN 2 is closed excluding designated TWY T leading to/from hangars.

Due to slopes in the APN 3 area, anchors for securing from moving have been installed for Code A aircraft. Anchoring on APN 3 is required in case of longer parking and expected strong winds, in other cases the use of wheel chocks is obligatory. The aircraft crew decides on the way of securing the aircraft from self-moving.

The crew is responsible for the security of the parking aircraft from the effects of the strength of the wind.

#### AIRCRAFT DE-ICING

De-icing of Code A, B, and C aircraft is carried out on parking stands 40 and 40A 24 hours a day. De-icing of Code A, B, C and D aircraft is carried out on the de-icing pad (stands 1A and 1B), between 0500 and 2100 (0400 and 2000) UTC<sup>1)</sup>. De-icing of Code D aircraft, between 2100 and 0500 (2000 and 0400) UTC<sup>1)</sup>, and Code E aircraft is allowed on stands 41-42. Taxiing to stand 1B is possible via TWYs D1 and H1 or TWYs A and H1.

It is advised that aircraft engines be switched off during de-icing.

Aircraft push-back for de-icing on stands No. 40 and 40A is carried out with the handling agent's assistance. Other aircraft are pushed back for de-icing on stands No. 40 and 40A with marshaller assistance.

<sup>1)</sup> - see GEN 2.1.

#### OTHER REQUIREMENTS

Moving on aprons (aircrew, passengers) only with assistance of the handling agent.

Lack of edge lighting on APN 2 and APN 3, apron lights not complying with ICAO standards.

EPPO AD 2.21	PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU	NOISE ABATEMENT PROCEDURES
2.21.1	<p><b>PREFEROWANE ANTYHAŁASOWE DRUGI STARTOWE</b></p> <p>Ze względu na ograniczenie hałasu na lotnisku POZNAŃ/Ławica ustalone jest następujące pierwszeństwo w wykorzystaniu dróg startowych:</p> <p><b>Doloty (tylko w godzinach 0500-2100 (0400-2000) UTC<sup>1)</sup>):</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. RWY 28,</li> <li>2. RWY 10.</li> </ol> <p><b>Odloty (H24):</b></p>	<p><b>NOISE PREFERENTIAL RUNWAYS</b></p> <p>The following noise abatement runway preference system has been established for POZNAŃ/Ławica aerodrome:</p> <p><b>Arrivals (only between 0500 and 2100 (0400 and 2000) UTC<sup>1)</sup>):</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. RWY 28,</li> <li>2. RWY 10.</li> </ol> <p><b>Departures (H24):</b></p>

1. RWY 28,
2. RWY 10.

Zmniejszenie uciążliwości hałasu nie może być czynnikiem decydującym o wyborze drogi startowej w następujących okolicznościach:

- a) jeżeli droga startowa nie jest czysta i sucha, to jest ujemnie oddziałuje na nią pokrycie: śniegiem, stopniałym śniegiem, lodem lub wodą albo błotem, gumą, olejem lub innymi substancjami;
- b) przy lądowaniu w warunkach, gdy podstawa chmur jest niższa niż 800 ft nad wzniesieniem lotniska lub kiedy widzialność pozioma jest mniejsza niż 3000 m;
- c) dla startów, gdy widzialność jest mniejsza niż 1900 m;
- d) kiedy został zgłoszony lub jest prognozowany uskok wiatru albo spodziewane są burze mające wpływ na podejście lub odloty.
- e) gdy składowa wiatru bocznego, włączając poryw przekracza 28 km/h (15 kt) lub gdy składowa wiatru tylnego, włączając poryw przekracza 9 km/h (5 kt) dla dolotów i 18,5 km/h (10 kt) dla odlotów.

Odstępstwa od powyższych zasad będą stosowane tylko w przypadkach zagrożenia, w celu skrócenia trasy dolotu.

<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.

## 2.21.2 PROCEDURY OGRANICZENIA HAŁASU W PORZE NOCNEJ W POLU RUCHU NAZIEMNEGO EPPO

Operatorzy statków powietrznych wykonujący operacje lotnicze na lotnisku POZNAŃ/Ławica powinni stosować procedury ograniczenia hałasu odpowiednie dla danego typu statku powietrznego w celu zmniejszenia poziomu hałasu lotniczego w bezpośredniej okolicy lotniska.

W przypadku braku procedur ograniczenia hałasu dostosowywanych do typu statku powietrznego zaleca się, aby odloty z lotniska POZNAŃ/Ławica wykonywać wg przykładowej procedury ograniczenia hałasu podczas wznoszenia w odlocie (NADP1), zgodnie z załącznikiem do rozdziału 3 ICAO Doc 8168 Procedury służb żeglugi powietrznej - Operacje statków powietrznych, tom I - Procedury lotu, część I, dział 7.

W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> odloty z RWY 28 należy wykonywać następująco: odlot wzdłuż przedłużonej osi RWY do osiągnięcia odległości 1,5 NM od THR 10, następnie wykonać zakręt zgodnie z zezwoleniem służby kontroli ruchu lotniczego.

Zabronione jest wykonywanie prób silników w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>. W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> obowiązuje bezwzględny zakaz opuszczania o własnym napędzie przez statki powietrzne stanowisk postojowych od numeru 7 do 14, nieekranowanych przez budynek terminala pasażerskiego. Na wyżej wymienionych stanowiskach postojowych dopuszcza się jedynie opuszczenie stanowiska przez statek powietrzny przy pomocy ciągnika samolotowego (push-back) do pozycji w pełni ekranowanej terminalem, na wysokości stanowisk 16-19, gdzie dopiero może nastąpić uruchomienie silników (dotyczy także uruchamiania za pomocą air-startera).

Opuszczenie stanowisk ekranowanych budynkiem terminala, tj. od 15 do 20, odbywa się wyłącznie przy pomocy ciągnika lotniskowego (push-back).

Parkowanie samolotów w porze nocnej, dla których nie ma możliwości podłączenia ciągnika (push-back), dopuszczalne jest wyłącznie na stanowiskach 40 do 42.

Stanowiska poniżej numeru 7 są dedykowane dla statków powietrznych General Aviation.

Uruchamianie silników statków powietrznych niezwiązane z operacją startu jest dopuszczalne w koniecznych i w pełni uzasadnionych przypadkach jedynie na minimalnej mocy i tylko na stanowiskach ekranowanych, tj. 15-20. W przypadku lokalizacji statku powietrznego na innym stanowisku jak ekranowane, konieczna jest zmiana stanowiska przy pomocy ciągnika samolotowego (push-back).

W porze nocnej ograniczyć stosowanie APU do niezbędnego minimum.

Zakaz uruchamiania silników z GPU na wszystkich stanowiskach przez całą dobę.

Preferowane jest opuszczanie drogi startowej drogą kołowania szybkiego zjazdu.

Statki powietrzne z własnym napędem kołują po płycie postojowej z minimalną mocą silników.

1. RWY 28,
2. RWY 10.

Noise abatement should not be the determining factor in runway nomination under the following circumstances:

- a) if the runway is not clear and dry, i.e. it is adversely affected by snow, slush, ice, water, or mud, rubber, oil or other substances;
- b) for landing in conditions when the cloud base is lower than 800 ft above aerodrome elevation or when the horizontal visibility is less than 3000 m;
- c) for take-off when the visibility is less than 1900 m;
- d) when wind shear has been reported or forecasted or when thunderstorms are expected to affect the approach or departure.
- e) when the cross-wind component, including a gust, exceeds 28 km/h (15 kt) or when the tail-wind component, including a gust, exceeds 9 km/h (5 kt) for arrivals and 18.5 km/h (10kt) for departures.

The exceptions to the above rules will be applied only in cases of emergency in order to shorten the arrival route.

<sup>1)</sup> - see GEN 2.1.

## NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING NIGHT TIME WITHIN EPPO MOVEMENT AREA

Operators of aircraft conducting flight operations at POZNAŃ/Ławica aerodrome shall follow noise abatement procedures adequate for the specific aircraft type for the purpose of reducing noise level in areas adjacent to the aerodrome.

If no noise abatement procedures adequate for the aircraft type are available, it is recommended that departures from POZNAŃ/Ławica aerodrome be performed in accordance with ICAO Noise Abatement Departure Procedure 1 (NADP 1) as specified in the Appendix to Chapter 3 of ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Vol. I - Flight Procedures, Part I, Section 7.

Between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> RWY 28 departures shall be performed as follows: track the extended RWY centreline until 1.5 NM from RWY 10 THR, then execute a turn as per ATC clearance.

No engine tests may be carried out between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>. Between 2100 and 0500 hrs UTC aircraft are totally prohibited from exiting under own power stands numbered 7-14 (not screened by the passenger terminal building). Aircraft may exit the above mentioned stands only with the use of a push-back tractor and move to a position fully screened by the terminal building on stands 16-19, where engines may be started (also with the use of an air-starter).

Aircraft stands screened by the terminal building, i.e. numbered 15-20 are to be exited only using a push-back tractor.

Aircraft unable to be connected to a push-back tractor may park at night only on stands numbered 40-42.

Aircraft stands with numbers below 7 are dedicated to General Aviation aircraft.

Engine start-up not related to take-off operations is allowed where it is necessary in fully justified cases only at low power settings and only on the screened stands, i.e. 15-20. In case an aircraft is located on a stand other than a screened one, a location change is necessary using a push-back tractor.

At night, the use of an APU shall be reduced to the necessary minimum.

The use of a GPU is forbidden all day and night on all aircraft stands.

Leaving the RWY using a rapid exit taxiway is regarded as preferable.

Powered aircraft shall taxi on the APN with minimum engine power.

Czas pracy urządzeń pokładowych (w tym klimatyzacji), APU bądź korzystanie z zewnętrznych urządzeń GPU powinien być ograniczony do minimum.

Odstępstwa od opisanych wyżej ograniczeń, w uzasadnionych przypadkach, za zgodą Dyżurnego Operacyjnego Portu.

<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1.

### 2.21.3 PŁYNNY PODEJŚCIE DO LĄDOWANIA (CDA)

Płynne podejście do lądowania (CDA) jest zalecaną techniką operacji statków powietrznych, w trakcie której statek powietrzny podchodzący do lądowania zniża się z optymalnej pozycji z minimalnym ciągiem i unika lotu na stałej wysokości w zakresie zapewniającym bezpieczne operacje statków powietrznych, zgodnie z publikowanymi procedurami i instrukcjami ATC.

Celem techniki CDA jest zapewnienie załogom warunków do optymalizacji profilu podejścia do lądowania statku powietrznego w celu zredukowania wpływu hałasu lotniczego na otoczenie i, w miarę możliwości, zredukowania zużycia paliwa lotniczego i emisji spalin.

Technika CDA:

1) Zaplanować zniżanie tak, aby minąć 7000 ft AMSL w odległości nie większej niż 25 NM lotu od strefy przyziemia.

2) Oczekiwać od ATC informacji o pozostałych NM lotu lub o pozycji po trzecim zakręcie na lub powyżej wysokości 7000 ft AMSL, ale nie wykonywać zakrętu do pozycji po trzecim zakręcie aż do uzyskania zezwolenia.

3) Na lub przed pozycją z wiatrem utrzymywać prędkość IAS 220 kt lub minimalną prędkość czystej konfiguracji (w zależności od tego, która jest wyższa).

Przykład ATC R/T na lub powyżej 7000 ft AMSL:

- 25 NM lotu do strefy przyziemia, zniżaj się kiedy będziesz gotowy.

- Oczekuj zakrętu do pozycji po trzecim po/przed/pomiędzy WPT.

- Oczekuj pełnej procedury.

### 2.21.4 LOKALNE RESTRYKCJE HAŁASOWE DOTYCZĄCE WYKONYWANIA OPERACJI W GODZINACH 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>

2.21.4.1 Na lotnisku POZNAŃ/Ławica obowiązują ograniczenia w wykonywaniu operacji lotniczych w godzinach 2055-0500 (1955-0400) UTC<sup>1)</sup>. Lotnisko od czerwca do września podlega koordynacji rozkładu lotów (patrz pkt. 2.23.1).

2.21.4.2 Pomiędzy 2055-0500 (1955-0400) UTC<sup>1)</sup> starty z RWY 10 są zezwolone tylko dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne, których poziom hałasu mierzony w punkcie pomiarowym P2 nie przekracza 96 dB SEL. Punkt pomiarowy P2 jest zlokalizowany 200 m na południe od osi podejścia na RWY 28 i 448 m na wschód od THR 28. Współrzędne geograficzne: 52°24'54,94"N, 016°50'46,79"E (oznaczony na mapie AD 2 EPPO 1-1-1).

2.21.4.3 Pomiędzy 2055-0500 (1955-0400) UTC<sup>1)</sup> lądowania na RWY 28 są zezwolone tylko dla operacji wykonywanych przez statki powietrzne, których poziom hałasu mierzony w punkcie pomiarowym P2 nie przekracza 86 dB SEL (P2 - patrz pkt. 2.21.4.2).

2.21.4.4 W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> nie zaleca się wykonywania startów z RWY 10.

2.21.4.5 Zaleca się ograniczenie stosowania odwracania ciągu przez samoloty lądujące w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>. Ograniczenie to nie obowiązuje w sytuacjach awaryjnych.

2.21.4.6 Ograniczenia w wykonywaniu operacji w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> nie dotyczą statków powietrznych lotnictwa państwowego, lądowań awaryjnych, lotów humanitarnych oraz śmigłowców ratowniczych.

2.21.4.7 Zaleca się nieplanowanie operacji lotniczych rozkładowych, nierozkładowych i ad-hoc w godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>.

2.21.4.8 W godzinach 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> nie zezwala się na wykonywanie operacji startu lub lądowania na samolotach AN-12 oraz AN-26.

<sup>1)</sup> - patrz GEN 2.1

The working time of on-board equipment (including air conditioning), APU or the use of a GPU shall be reduced to the minimum.

Exemptions from the restrictions described above are possible only in justified cases and with the approval of the Airport Duty Officer.

<sup>1)</sup> - see GEN 2.1.

### CONTINUOUS DESCENT APPROACH (CDA)

Continuous Descent Approach (CDA) is a recommended aircraft operating technique in which an arriving aircraft descends from an optimal position with minimum thrust and avoids level flight to the extent permitted by the safe operations of the aircraft and in compliance with published procedures and ATC instructions.

The aim for a CDA is to assist pilots to optimize aircraft approach profiles in order to reduce noise impact on the ground and, where possible, reduce fuel use and atmospheric emissions.

CDA technique:

1) Arrange descent to pass 7000 ft AMSL within 25 track miles to touchdown.

2) Expect track miles information or base leg information from ATC at or above 7000 ft AMSL, but do not turn on base leg until instructed.

3) At or before downwind position maintain IAS 220 kt or minimum clean speed, whichever is greater.

ATC R/T example at or above 7000 ft AMSL:

- 25 track miles to touchdown, when ready descend.

- Expect base leg after/before/between WPT.

- Expect full procedure.

### LOCAL NOISE RESTRICTIONS FOR AIRCRAFT MOVEMENTS BETWEEN 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>

At POZNAŃ/Ławica aerodrome aircraft movements are restricted between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>. The aerodrome is subject to flight schedule coordination during the period from June to September (see point 2.23.1).

Between 2055-0500 (1955-0400) UTC<sup>1)</sup> take-offs from RWY 10 are permitted only for operations performed by aircraft for which noise level measured in the P2 noise measurement point does not exceed 96 dB SEL. The P2 noise measurement point is located 200 m to the south of RWY 28 approach line and 448 m to the east of the THR 28. Geographical coordinates: 52°24'54.94"N, 016°50'46.79"E (depicted on chart AD 2 EPPO 1-1-1).

Between 2055-0500 (1955-0400) UTC<sup>1)</sup> landings on RWY 28 are permitted only for operations performed by aircraft for which noise level measured in the P2 noise measurement point does not exceed 86 dB SEL (P2 - see point 2.21.4.2).

It is recommended not to perform take-offs from RWY 10 between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>.

Except for emergency situations, landing aircraft are recommended to reduce the application of reverse thrust between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>.

The restrictions on flights between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup> do not apply to state aircraft, emergency landings and humanitarian flights.

It is recommended to avoid planning scheduled, non-scheduled and ad-hoc aircraft movements between 2100-0500 (2000-0400) UTC<sup>1)</sup>.

Between 2100 and 0400 hrs UTC, take-off and landing operations by AN-12 and AN-26 aircraft are not allowed.

<sup>1)</sup> - see GEN 2.1

EPPO AD 2.22	PROCEDURY LOTU	FLIGHT PROCEDURES																																																																								
	<p><b>STOSOWANE JEDNOSTKI MIARY</b></p> <p>W celu usprawnienia ruchu lotniczego w rejonie kontrolowanym lotnisk POZNAŃ/Ławica oraz POZNAŃ/Krzyszyn (TMA POZNAŃ), organ kontroli ruchu lotniczego zapewniający służbę kontroli zbliżania będzie posługiwał się niemetrycznymi jednostkami miar (Non-SI), to jest:</p> <p>a) milami morskimi (NM) przy wyrażaniu odległości w nawigacji,</p> <p>b) stopami (ft) przy wyrażaniu wysokości względnych, bezwzględnych i elewacji,</p> <p>c) węzłami (kt) przy wyrażaniu prędkości poziomej,</p> <p>d) stopami na minutę przy wyrażaniu prędkości pionowej.</p> <p>Jedynie na wyraźne żądanie załogi statku powietrznego zgłoszone w chwili nawiązania pierwszego kontaktu radiowego z organem ruchu lotniczego zapewniającym kontrolę zbliżania w TMA POZNAŃ, kontroler ruchu lotniczego będzie posługiwał się metrycznymi jednostkami miar (układ SI) podanym w rozdziale GEN 2.1.</p>	<p><b>APPLICABILITY OF UNITS OF MEASUREMENT</b></p> <p>In order to facilitate air traffic within the Terminal Control Area of POZNAŃ/Ławica and POZNAŃ/Krzyszyn aerodromes (POZNAŃ TMA), the air traffic control unit providing Approach Control service will use non-metric units of measurement as follows:</p> <p>a) nautical miles (NM) while expressing distance in navigation,</p> <p>b) feet (ft) while expressing altitudes, heights and elevations,</p> <p>c) knots (kt) while expressing horizontal speed,</p> <p>d) feet per minute while expressing vertical speed.</p> <p>The air traffic controller will use metric units of measurement (SI) published in chapter GEN 2.1. only after prior request of aircraft crew submitted by radio at the time of first radio contact with the unit executing Approach Control within the POZNAŃ TMA .</p>																																																																								
<p><b>2.22.1</b></p>	<p><b>PROCEDURY DLA LOTÓW VFR</b></p> <p>Wykaz punktów nawigacyjnych przy dołotach i odlotach VFR do/z CTR POZNAŃ/Ławica:</p> <table border="0"> <tr> <td><b>CHARLIE</b></td> <td>52°30'41"N</td> <td>016°44'25"E</td> <td>(Rokietnica - kościół)</td> </tr> <tr> <td><b>ECHO</b></td> <td>52°12'41"N</td> <td>017°17'09"E</td> <td>(Kijewo - skrzyżowanie drogi z koleją)</td> </tr> <tr> <td><b>KILO</b></td> <td>52°19'53"N</td> <td>017°10'16"E</td> <td>(Kleszczewo - magazyny)</td> </tr> <tr> <td><b>MIKE</b></td> <td>52°14'00"N</td> <td>016°50'00"E</td> <td>(Mosina - zamek)</td> </tr> <tr> <td><b>NOVEMBER</b></td> <td>52°27'55"N</td> <td>016°51'34"E</td> <td>(Strzeszyn - skrzyżowanie linii kolejowych)</td> </tr> <tr> <td><b>SIERRA</b></td> <td>52°22'40"N</td> <td>016°49'32"E</td> <td>(Poznań Junikowo - stacja kolejowa)</td> </tr> <tr> <td><b>TANGO</b></td> <td>52°27'11"N</td> <td>016°58'48"E</td> <td>(Koziegłowy - oczyszczalnia)</td> </tr> <tr> <td><b>WHISKEY</b></td> <td>52°22'33"N</td> <td>016°37'12"E</td> <td>(Jezioro Niepruszewskie)</td> </tr> <tr> <td><b>ZULU</b></td> <td>52°10'00"N</td> <td>017°10'00"E</td> <td>(Zaniemyśl - zamek)</td> </tr> </table>	<b>CHARLIE</b>	52°30'41"N	016°44'25"E	(Rokietnica - kościół)	<b>ECHO</b>	52°12'41"N	017°17'09"E	(Kijewo - skrzyżowanie drogi z koleją)	<b>KILO</b>	52°19'53"N	017°10'16"E	(Kleszczewo - magazyny)	<b>MIKE</b>	52°14'00"N	016°50'00"E	(Mosina - zamek)	<b>NOVEMBER</b>	52°27'55"N	016°51'34"E	(Strzeszyn - skrzyżowanie linii kolejowych)	<b>SIERRA</b>	52°22'40"N	016°49'32"E	(Poznań Junikowo - stacja kolejowa)	<b>TANGO</b>	52°27'11"N	016°58'48"E	(Koziegłowy - oczyszczalnia)	<b>WHISKEY</b>	52°22'33"N	016°37'12"E	(Jezioro Niepruszewskie)	<b>ZULU</b>	52°10'00"N	017°10'00"E	(Zaniemyśl - zamek)	<p><b>VFR FLIGHT PROCEDURES</b></p> <p>List of VFR navigation points used for arrival/departure at/from the POZNAŃ/Ławica CTR:</p> <table border="0"> <tr> <td><b>CHARLIE</b></td> <td>52°30'41"N</td> <td>016°44'25"E</td> <td>(Rokietnica - church)</td> </tr> <tr> <td><b>ECHO</b></td> <td>52°12'41"N</td> <td>017°17'09"E</td> <td>(level crossing in Kijewo)</td> </tr> <tr> <td><b>KILO</b></td> <td>52°19'53"N</td> <td>017°10'16"E</td> <td>(Kleszczewo - warehouses)</td> </tr> <tr> <td><b>MIKE</b></td> <td>52°14'00"N</td> <td>016°50'00"E</td> <td>(Mosina - castle)</td> </tr> <tr> <td><b>NOVEMBER</b></td> <td>52°27'55"N</td> <td>016°51'34"E</td> <td>(Strzeszyn - junction of railway lines)</td> </tr> <tr> <td><b>SIERRA</b></td> <td>52°22'40"N</td> <td>016°49'32"E</td> <td>(Poznań Junikowo - railway station)</td> </tr> <tr> <td><b>TANGO</b></td> <td>52°27'11"N</td> <td>016°58'48"E</td> <td>(Koziegłowy - sewage treatment plant)</td> </tr> <tr> <td><b>WHISKEY</b></td> <td>52°22'33"N</td> <td>016°37'12"E</td> <td>(Niepruszewskie lake)</td> </tr> <tr> <td><b>ZULU</b></td> <td>52°10'00"N</td> <td>017°10'00"E</td> <td>(Zaniemyśl - castle)</td> </tr> </table>	<b>CHARLIE</b>	52°30'41"N	016°44'25"E	(Rokietnica - church)	<b>ECHO</b>	52°12'41"N	017°17'09"E	(level crossing in Kijewo)	<b>KILO</b>	52°19'53"N	017°10'16"E	(Kleszczewo - warehouses)	<b>MIKE</b>	52°14'00"N	016°50'00"E	(Mosina - castle)	<b>NOVEMBER</b>	52°27'55"N	016°51'34"E	(Strzeszyn - junction of railway lines)	<b>SIERRA</b>	52°22'40"N	016°49'32"E	(Poznań Junikowo - railway station)	<b>TANGO</b>	52°27'11"N	016°58'48"E	(Koziegłowy - sewage treatment plant)	<b>WHISKEY</b>	52°22'33"N	016°37'12"E	(Niepruszewskie lake)	<b>ZULU</b>	52°10'00"N	017°10'00"E	(Zaniemyśl - castle)
<b>CHARLIE</b>	52°30'41"N	016°44'25"E	(Rokietnica - kościół)																																																																							
<b>ECHO</b>	52°12'41"N	017°17'09"E	(Kijewo - skrzyżowanie drogi z koleją)																																																																							
<b>KILO</b>	52°19'53"N	017°10'16"E	(Kleszczewo - magazyny)																																																																							
<b>MIKE</b>	52°14'00"N	016°50'00"E	(Mosina - zamek)																																																																							
<b>NOVEMBER</b>	52°27'55"N	016°51'34"E	(Strzeszyn - skrzyżowanie linii kolejowych)																																																																							
<b>SIERRA</b>	52°22'40"N	016°49'32"E	(Poznań Junikowo - stacja kolejowa)																																																																							
<b>TANGO</b>	52°27'11"N	016°58'48"E	(Koziegłowy - oczyszczalnia)																																																																							
<b>WHISKEY</b>	52°22'33"N	016°37'12"E	(Jezioro Niepruszewskie)																																																																							
<b>ZULU</b>	52°10'00"N	017°10'00"E	(Zaniemyśl - zamek)																																																																							
<b>CHARLIE</b>	52°30'41"N	016°44'25"E	(Rokietnica - church)																																																																							
<b>ECHO</b>	52°12'41"N	017°17'09"E	(level crossing in Kijewo)																																																																							
<b>KILO</b>	52°19'53"N	017°10'16"E	(Kleszczewo - warehouses)																																																																							
<b>MIKE</b>	52°14'00"N	016°50'00"E	(Mosina - castle)																																																																							
<b>NOVEMBER</b>	52°27'55"N	016°51'34"E	(Strzeszyn - junction of railway lines)																																																																							
<b>SIERRA</b>	52°22'40"N	016°49'32"E	(Poznań Junikowo - railway station)																																																																							
<b>TANGO</b>	52°27'11"N	016°58'48"E	(Koziegłowy - sewage treatment plant)																																																																							
<b>WHISKEY</b>	52°22'33"N	016°37'12"E	(Niepruszewskie lake)																																																																							
<b>ZULU</b>	52°10'00"N	017°10'00"E	(Zaniemyśl - castle)																																																																							
<p><b>2.22.1.1</b></p> <p><b>WLOT DO CTR POZNAŃ/ŁAWICA W LOCIE VFR</b></p> <p><b>2.22.1.1.1</b></p>	<p>Wlot do przestrzeni kontrolowanej z przestrzeni niekontrolowanej:</p> <p>a. Wlot w CTR POZNAŃ/Ławica odbywa się w oparciu o zezwolenie wydane przez POZNAŃ TOWER i przekazane przez FIS POZNAŃ;</p> <p>b. Jeżeli informator FIS POZNAŃ nie przekaze inaczej, załoga ma obowiązek nawiązać łączność z POZNAŃ TOWER 5 minut przed dołotem do punktów NOVEMBER lub SIERRA oraz w punkcie WHISKEY w przypadku braku uzyskania wcześniejszej zgody na wlot w MCTR/MATZ KRZESINY.</p> <p>c. W przypadku wykonywania dołotów do CTR POZNAŃ/Ławica przez punkty ECHO lub MIKE lub ZULU obowiązuje uzyskanie zezwolenia KRZESINY TOWER (121,025 MHz) w czasie aktywności MCTR KRZESINY lub MATZ KRZESINY.</p> <p>d. W przypadku wykonywania dołotu/odlotu do/z lotniska POZNAŃ/Kobylnica z/w kierunku zachodnim i aktywności poligonu EP D21 istnieje możliwość przelotu przez punkt NOVEMBER po uzyskaniu zezwolenia wydanego przez POZNAŃ TOWER.</p>	<p><b>POZNAŃ/ŁAWICA CTR ENTRY IN VFR FLIGHT</b></p> <p>Entry into controlled airspace from uncontrolled airspace:</p> <p>Entry into the POZNAŃ/Ławica CTR may be performed upon clearance issued by POZNAŃ TOWER and received from POZNAŃ FIS.</p> <p>If not instructed otherwise by the POZNAŃ FIS, radio communication with POZNAŃ TOWER shall be established 5 minutes before reaching NOVEMBER or SIERRA points and over WHISKEY point in case clearance for entry into the KRZESINY MCTR/MATZ has not been issued previously.</p> <p>While performing a flight to the POZNAŃ/Ławica CTR over ECHO, MIKE or ZULU points, clearance from KRZESINY TOWER (121.025 MHz) must be obtained during the activity of KRZESINY MCTR or KRZESINY MATZ.</p> <p>While approaching/departing to/from POZNAŃ/Kobylnica aerodrome westbound and during the activity of EP D21 area, it is possible to overfly NOVEMBER point after obtaining clearance from POZNAŃ TOWER.</p>																																																																								
<p><b>2.22.1.1.2</b></p>	<p>Start w CTR POZNAŃ/Ławica z miejsca innego niż lotnisko POZNAŃ/Ławica jest możliwy po uzyskaniu zezwolenia TWR POZNAŃ. W przypadku braku dwukierunkowej łączności radiowej z miejsca odlotu konieczne jest uzyskanie zezwolenia drogą telefoniczną.</p>	<p>Take-off from a place other than POZNAŃ/Ławica aerodrome into the POZNAŃ/Ławica CTR is possible after obtaining clearance from POZNAŃ TOWER. In case of two-way radio communication failure from the place of departure, clearance shall be obtained by means of radio.</p>																																																																								
<p><b>2.22.1.2</b></p>	<p><b>PROCEDURY OCZEKIWANIA W LOCIE VFR</b></p> <p>Przy dużym natężeniu ruchu lotniczego statek powietrzny wykonujący lot VFR może spodziewać się oczekiwania nad następującymi punktami:</p> <p>Punkt <b>SIERRA</b> - dołot od punktu WHISKEY. Wykonując procedurę oczekiwania, nie przechodzić na południową stronę linii kolejowej ani na wschodnią stronę od stacji kolejowej Poznań-Junikowo.</p>	<p><b>HOLDING PROCEDURES IN VFR FLIGHTS</b></p> <p>In case of congestion of air traffic, VFR flight may expect holding at one of the following points:</p> <p><b>SIERRA</b> point - inbound track from WHISKEY point. While holding, do not pass to the southern side of the railway or the eastern side of the Poznań-Junikowo railway station.</p>																																																																								

Punkt **NOVEMBER** - dolot od punktów TANGO lub CHARLIE. Wykonując procedurę oczekiwania, nie przechodzić na wschodnią stronę skrzyżowania linii kolejowych.

Punkt **WHISKEY** - procedura oczekiwania wykonywana w przypadku niedostępności punktu SIERRA. W przypadku oczekiwania nad punktem WHISKEY należy wykonać procedurę tak, aby nie naruszać przestrzeni kontrolowanej CTR POZNAŃ/Ławica.

### 2.22.1.3 UTRATA ŁĄCZNOŚCI W LOCIE VFR

**2.22.1.3.1** Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan lotu obejmujący wlot w CTR POZNAŃ/Ławica bez zamiaru lądowania na lotnisku POZNAŃ/Ławica, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR POZNAŃ/Ławica, wlot do CTR jest zabroniony.

**2.22.1.3.2** Jeżeli utrata łączności w locie, na który został złożony plan z zamiarem lądowania na lotnisku POZNAŃ/Ławica, nastąpi przed osiągnięciem granicy CTR POZNAŃ/Ławica lub w CTR POZNAŃ/Ławica, należy:

- a) W czasie dolotu i podejścia od północnej strony lotniska:
- wykonać dolot do punktu NOVEMBER i oczekiwać na sygnały świetlne z wieży kontroli lotniska POZNAŃ/Ławica;
  - w czasie dolotu i oczekiwania włączyć całe dostępne oświetlenie nawigacyjne;
  - po odebraniu zielonego sygnału wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
  - po odebraniu czerwonego sygnału oczekiwać nad punktem NOVEMBER do czasu odebrania zielonego sygnału i po jego odebraniu wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
  - jeżeli nie odebrano żadnego sygnału z wieży kontroli lotniska należy oczekiwać 5 minut nad punktem NOVEMBER i wykonać jak najkrótsze podejście i lądowanie na najbardziej dogodnej pod względem warunków atmosferycznych drodze startowej;
  - po lądowaniu opuścić natychmiast drogę startową w pierwszą możliwą drogę do kołowania i oczekiwać na samochód FOLLOW ME.

b) W czasie dolotu i podejścia od południowej strony lotniska:

- niedostępny jest punkt SIERRA;
- należy kierować się do punktu CHARLIE lub TANGO z ominięciem CTR EPPO oraz MCTR/MATZ EPKS;
- następnie wykonać dolot do punktu NOVEMBER i postępować zgodnie z procedurą punktu 2.22.1.3.2.a.

**Uwaga:** Maksymalna wysokość oczekiwania wynosi 1000 ft AMSL, o ile służba kontroli ruchu lotniczego nie udzieli innych warunków wykonywania lotów.

### 2.22.1.4 LOTY SPECJALNE VFR

Jeżeli pułap chmur jest niższy niż 1500 ft lub widzialność w locie jest poniżej 5 km, wykonanie lotu VFR jest dozwolone pod warunkiem uzyskania zezwolenia ATC na lot specjalny VFR w strefie kontrolowanej lotniska (CTR).

Z wyjątkiem sytuacji, w których właściwy organ zezwolił na loty śmigłowców w przypadkach szczególnych takich jak loty medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe oraz działania gaśnicze, obowiązują następujące warunki:

- a) wyłącznie w porze dziennej,
- b) z dala od chmur i z widocznością terenu,
- c) widzialność przy ziemi jest nie mniejsza niż 1500 m, a w przypadku śmigłowców – nie mniejsza niż 800 m,
- d) pułap chmur nie jest niższy niż 600 ft,
- e) z prędkością przyrządową (IAS) 140 kt lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu i wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji.

**NOVEMBER** point - inbound track from TANGO or CHARLIE points. While holding, do not pass to the eastern side of the railway junction.

**WHISKEY** point - holding performed in case of unavailability of SIERRA point. While holding over the WHISKEY point, do not violate the controlled airspace of POZNAŃ/Ławica CTR.

### RADIO COMMUNICATION FAILURE FOR VFR FLIGHT

If radio communication fails in flight with FPL filed for entry into the POZNAŃ/Ławica CTR, with destination other than POZNAŃ/Ławica aerodrome, before reaching the POZNAŃ/Ławica CTR limits, entry is forbidden.

If radio communication fails in flight with destination POZNAŃ/Ławica aerodrome, before reaching, or within the POZNAŃ/Ławica CTR limits, the crew shall:

- a) When approaching from the northern side of the aerodrome:
  - make an approach to reach NOVEMBER point and expect visual signals given from the aerodrome control tower of POZNAŃ/Ławica;
  - show all aircraft navigation lights during arrival, approach, and holding;
  - after receiving green visual signal execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
  - after receiving a red visual signal hold over NOVEMBER point until receiving a green visual signal and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
  - if no signals have been received from the aerodrome control tower, hold over NOVEMBER point for 5 minutes and then execute the shortest possible approach and land on the most suitable runway depending on weather conditions;
  - after landing vacate the runway immediately into the first possible taxiway and wait for the FOLLOW ME car.
- b) When approaching from the southern side of the aerodrome:
  - SIERRA point is unavailable;
  - fly to CHARLIE or TANGO points by passing EPPO CTR and EPKS MCTR/MATZ;
  - make an approach to reach NOVEMBER point and follow the procedure described in 2.22.1.3.2.a.

**Note:** The maximum holding altitude shall be 1000 ft AMSL, unless air traffic control service instructs otherwise.

### SPECIAL VFR FLIGHTS

If the ceiling is lower than 1500 ft or flight visibility is lower than 5 km, VFR flights may be performed, provided ATC clearance for special VFR flight in controlled zone (CTR) is obtained.

Except situations when a relevant unit cleared for a helicopter flight in special cases like medical, search and rescue as well as firefighting flight, the following conditions apply:

- a) the flight will be performed during daytime only,
- b) the flight will be performed clear of cloud and in visual reference to terrain,
- c) ground visibility is not less than 1500 m, in case of helicopters – not less than 800 m,
- d) the ceiling is not less than 600 ft,
- e) the flight will be performed with indicated airspeed (IAS) 140 kt or lower giving adequate opportunity to observe other traffic and any obstacles to avoid collision.

Zezwolenie na wykonanie lotu jako VFR specjalny może być cofnięte, jeżeli warunki pogodowe pogorszą się na tyle, iż nie zostaną spełnione minima meteorologiczne na lot specjalny VFR.

## 2.22.2 PROCEDURY DLA ŚMIGŁOWCÓW

Śmigłowce wykonujące podejście według wskazań przyrządów (IFR) lub podejście z widocznością (VFR) na lotnisko POZNAŃ/Ławica wykonują lądowanie na drodze startowej będącej aktualnie w użyciu jako samoloty kategorii A zgodnie z dokumentem ICAO Doc 8168 Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Operacje Statków Powietrznych Tom II - Opracowywanie Procedur z Widocznością i Według Wskazań Przyrządów, część I, dział 4, rozdział 1, punkt 1.8.8.

Śmigłowce Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (HEMS) do startu/po lądowaniu z/na RWY wykonują podlot z/do bazy Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (HEMS) filii Poznań położonej w NE części lotniska Poznań/Ławica (oznaczonej na mapie AD 2 EPPO 1-1-1) drogami TWY N1 i TWY L.

W uzasadnionych przypadkach zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego start/lądowanie śmigłowca ratowniczego o statusie HEMS może odbywać się za zgodą ATC z/na TWY L.

Special VFR flight clearance may be cancelled if the meteorological conditions change below the meteorological minima described above.

## PROCEDURES FOR HELICOPTERS

Helicopters conducting IFR or VFR approach to POZNAŃ/Ławica aerodrome perform landing on runway in use as aeroplanes of category A in accordance with ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services - Aircraft Operations Vol. II - Construction of Visual and Instrument Flight Procedures, Part I, Section 4, Chapter 1, point 1.8.8.

For take-off/after landing from/on the RWY, Medical Air Rescue (HEMS) helicopters shall air taxi to/from the Poznań base of Medical Air Rescue (HEMS) located in the NE part of Poznań/Ławica aerodrome (shown on chart AD 2 EPPO 1-1-1) via TWYs N1 and L.

In justified cases, for air traffic safety, a take-off/landing of a medical rescue helicopter with HEAD status may be carried out from/on TWY L with ATC approval.

EPPO AD 2.23	INFORMACJE DODATKOWE	ADDITIONAL INFORMATION
<b>2.23.1</b>	<b>KOORDYNACJA ROZKŁADÓW LOTÓW</b>	<b>FLIGHT SCHEDULE COORDINATION</b>
2.23.1.1	Lotnisko POZNAŃ/Ławica jest lotniskiem koordynowanym (poziom 3 wg IATA) w okresie od 01 czerwca do 30 września, w godzinach 2000-0400 UTC.	POZNAŃ/Ławica aerodrome is a coordinated aerodrome (IATA Level 3) during the period from 01 June to 30 September, between 2000 and 0400 UTC.
2.23.1.2	Wykonanie operacji lotniczej na lotnisku POZNAŃ/Ławica wymaga wcześniejszego uzyskania slotu od koordynatora rozkładów lotów.	Any flight operation requires a slot provided by the flight scheduling coordinator.
2.23.1.3	Koordynacją rozkładów lotów objęte są operacje statków powietrznych w lotach IFR oraz VFR, z wyjątkiem lotów statków powietrznych lotnictwa państwowego, lądowań awaryjnych, lotów humanitarnych oraz śmigłowców ratowniczych.	The flight scheduling coordination is applicable to IFR and VFR flights with the exception of state aircraft flights, emergency landings, humanitarian flights and rescue helicopters.
2.23.1.4	Airport Coordination Limited (ACL) jest powołanym koordynatorem rozkładów lotów dla lotniska POZNAŃ/Ławica. Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie muszą być kierowane bezpośrednio do ACL. Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie przez operatorów lotnictwa ogólnego muszą być przygotowane przez agenta handlingowego danego operatora lotniczego na lotnisku.	Airport Coordination Limited (ACL) is the appointed flight scheduling coordinator for POZNAŃ/Ławica aerodrome. Slot requests shall be submitted directly to ACL. Slot requests of General Aviation operators shall be prepared by the handling agent of a given aircraft operator at the aerodrome.
2.23.1.5	Poza okresem koordynacji ACL prowadzi usługę zbierania danych (poziom 1 wg IATA) dla lotniska POZNAŃ/Ławica, w związku z czym wszyscy przewoźnicy powinni przysyłać do ACL dane o planowanych operacjach z/do lotniska POZNAŃ/Ławica.  Godziny pracy biura: 0830-1700 lokalnego czasu UK, poniedziałek - piątek z wyłączeniem świąt. E-mail: poland@acl-international.com Telefon: +44-208-564-0622 WWW: acl-international.com  Wnioski o przydział czasu na start lub lądowanie: E-mail: slots@acl-international.com SITA: LONACXH  Poza godzinami pracy biura operatorzy powinni kontaktować się z zarządzającymi lotniskiem POZNAŃ/Ławica (EPPO/POZ): E-mail: slot@airport-poznan.com.pl Telefon: +48-61-849-2253	Outside the coordination period, ACL provides for data collection (IATA Level 1) for POZNAŃ/Ławica aerodrome. Therefore, all carriers shall send to ACL data on the planned operations from/to POZNAŃ/Ławica aerodrome.  Office hours: 0830-1700 UK LMT, Monday-Friday (excluding public holidays). E-mail: poland@acl-international.com Phone: +44-208-564-0622 WWW: acl-international.com  Slot requests: E-mail: slots@acl-international.com SITA: LONACXH  Outside the ACL office hours, operators shall contact the administration of POZNAŃ/Ławica (EPPO/POZ): E-mail: slot@airport-poznan.com.pl Phone: +48-61-849-2253
2.23.1.6	Użytkownik statku powietrznego zobowiązany jest do zapoznania się z lokalnymi wytycznymi dla operacji w porze nocnej na lotnisku POZNAŃ/Ławica (zasada lokalna EPPO-1), które są zawarte na stronie internetowej: <a href="http://www.acl-international.com">http://www.acl-international.com</a> .	An aircraft user is required to read the local guidelines for night operations at POZNAŃ/Ławica aerodrome (local rule EPPO-1) to be found at: <a href="http://www.acl-international.com">http://www.acl-international.com</a> .
2.23.2	Na terenie lotniska znajduje się transponder (bez modu C) kalibrujący radar. System TCAS może mylnie generować ostrzeżenia o ruchu.	A radar calibrating transponder (without mode C) is installed at the aerodrome. Thus incorrect traffic warnings may be generated by TCAS.
<b>EPPO AD 2.24</b>	<b>MAPY DOTYCZĄCE LOTNISKA</b>	<b>CHARTS RELATED TO THE AERODROME</b>
AD 2 EPPO 1-1-1	Mapa lotniska - ICAO	Aerodrome Chart - ICAO

	Mapy parkowania/dokowania statków powietrznych - ICAO	Aircraft Parking/Docking Charts - ICAO
AD 2 EPPO 1-3-1	PŁYTA POSTOJOWA 1	APRON 1
AD 2 EPPO 1-3-2	PŁYTY POSTOJOWE 2, 3	APRONS 2, 3
AD 2 EPPO 2-1-1	Mapa przeszkód lotniskowych - ICAO Typu A RWY 10/28	Aerodrome Obstacle Chart - ICAO Type A RWY 10/28
	Mapa terenu dla podejścia precyzyjnego - ICAO	Precision Approach Terrain Chart - ICAO
AD 2 EPPO 3-1-1	RWY 28	RWY 28
	Mapy standardowych odlotów instrumentalnych (SID) - ICAO	Standard Departure Charts Instrument (SID) - ICAO
AD 2 EPPO 4-1-1	RWY 10	RWY 10
AD 2 EPPO 4-1-3	RWY 28	RWY 28
	Mapy standardowych dolotów instrumentalnych (STAR) - ICAO	Standard Arrival Charts Instrument (STAR) - ICAO
AD 2 EPPO 5-1-1	RWY 10	RWY 10
AD 2 EPPO 5-1-3	RWY 28	RWY 28
	Mapy instrumentalnego podejścia - ICAO	Instrument Approach Charts - ICAO
AD 2 EPPO 6-1-1	ILS or LOC RWY 28 (CAT A/B/C/D)	ILS or LOC RWY 28 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPPO 6-2-1	VOR RWY 10 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 10 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPPO 6-2-3	VOR RWY 28 (CAT A/B/C/D)	VOR RWY 28 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPPO 6-6-1-1	RNAV (GNSS) RWY 10 (CAT A/B/C/D)	RNAV (GNSS) RWY 10 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPPO 6-6-2-1	RNAV (GNSS) RWY 28 (CAT A/B/C/D)	RNAV (GNSS) RWY 28 (CAT A/B/C/D)
AD 2 EPPO 7-3-1	Mapa operacyjna do lotów z widocznością	Visual Operation Chart